

Haber geldiğinde henüz gün ağarmamıştı. Ankara-Konya-hattında çalışan yüksek hızlı tren(YHT)sefere çıktıktan 6 dakika sonra kılavuz lokomotifi ile çarpıştı. Karın ve karanlığın ortasında dokuz kişi can verdi.Hastanelerde yüzlerce yaralı var.Başkent'in göbeğinde facia Çorluda 24 kişinin yaşamını yitirmesine karşın,kimsenin sorumluluk üstlenmediği,yaptırım uygulanmadığı, facianın beşinci ayında meydana geldi.

Gazetecilikte haberin halka duyurulacağı bağımsız bir kurumun varlığı tartışmasız çok önemlidir.Ama taşıdığı büyük öneme karşın tek gerek ve yeter koşul değildir, Adaletsizliğe,liyakatsizliğe,kamu kaynaklarının yağmalanmasına itiraz eden; bu itirazını günlük konforu sürdürme uğruna pişkin bir sessizlikle takas etmeyen kararmamış vicdanınızın olması,bir kurumun yokluğunda dahi gazeteciliği mümkün kılabilir.

Çorluda 24 kişinin yaşamını yitirdiği tren faciası,insanı çıldırtacak bir kayıtsızlık duvarına toslayacakken,belgeler üzerinden analiz edip doğru sorularla ihmaller zincirini görünür kılmayı başardı.

Geçen haftadaki tren kazası tam bir facia.Ulaştırma Bakanlığın " O kılavuz lokomotif orada olmalı" ifadesinin bir itiraf olduğunu yazdı.Haklı.Tıpkı" Bu ihmallerin üzerine gidilmezse her an herkes ihmal cinayetlerine gidebilir"

Demiryolları dünyanın her yerinde en güvenli ulaşım aracı olarak kabul ediliyor.Türkiye'de artık böyle değil.Temel nedeninin ise denetimsizlik ve liyakatsizlik olduğu ortada.

Bugün gibi hatırlıyorum.2004 yılında Pamukovada 41 kişinin ölümüyle sonuçlanan" hızlandırılmış" tren kazasında,dönemin Başbakanı Erdoğan ile dönemin Ulaştırma Bakanı Yıldırım,dönemin TCDD Genel Müdürü Süleyman Karaman'ın görevden alınması veya istifası gibi sorularına içerlemiş,neredeyse muhabirleri suçlayan bir tutum içine girmişlerdi. Karaman'ın şu an AKP milletvekili olması bir şey anlatıyor olmalı.Velhasıl yüzlerce insanın yaşamını yitirdiği tren kazalarının ardından etkili bir önlem ve yaptırım uygulanmadı.Sırf gövde gösterisi olsun diye açılan altyapısı tamamlanmamış yahut altyapısı tamam görünse de denetimsiz bırakılmış hatlarda,sorumluluğu perdeleme,buharlaştırma,klişe cümlelerle anlık yatıştırma,politikası bugüne dek süregeldi.

Yöneticileri hukuk devletinin gereğine davet etmek yerine,sorumlulukta dikkatleri dağıtma çabası sürüyor.

AKP eski milletvekili,İstanbul Ticaret Üniversitesi Öğretim Üyesi Mustafa Ilıcalı'nın "Böyle bir olayın olması imkansız.Bir anormallik,çok özel bir durum olduğu açık.Aklıma başka şeyler geliyor" açıklaması da bu tutumun devamı niteliğinde.

Birleşik Taşımacılar sendikası Genel Başkanı Hasan Bektaş'ın söylediklerine kulak verelim: Hattın Başkent ray çalışmaları nedeniyle kapatıldığını,temmuz 2018'de açılması gerekirken Nisan 2018'de açıldığını söyleyen Bektaş,sinyalizasyon sistemi yapımının hala sürdüğünü vurguluyor.

Yanı sıra ülke genelinde toplam hatların yaklaşık 30'unda sinyalizasyon olmadığını da.

Gerçekten daha bir hafta önceki TCDD hesaplarının görüşüldüğü TBMM KİT Komisyonunda Genel Müdür İsa Apaydın'ın sinyalizasyona dair verdiği bilgiler Bektaş'ın verisiyle örtüşüyor. 2018 yılı itibariyle 11 bin 527'si konvansiyonel 1213 km'si YHT hattı olmak üzere,toplam 12 bin 740 km'ye demiryolu ağıımız bulunmakta,Hatlarımızın 5467 km'si elektrikli,5446 km'si ise sinyalli hale getirilmiştir.

Bu demektir ki,henüz sinyalli hale getirilmeyen yaklaşık 7 bin km demiryolu var.kurumsal ve sistemsel olarak sinyalizasyonu henüz eksik olan 7 bin km varken,başlatılan soruşturmanın akibetini vatandaş olarak çok merak ediyorum.

Kalın Sağlıcakla!

TEDBİRSİZ TREN CİNAYETLERİ ARTIK SON BULSUN

Çarşamba, 19 Aralık 2018 07:21 -
